



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 62]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 28, 2002/चैत्र 7, 1924

No. 62]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 28, 2002/CHAITRA 7, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 मार्च, 2002

सं. टीएमपी/98/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा वसूल किए गए लाइटर शुल्कों को रद्द करने के लिए मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन के अभ्यावेदन को खारिज करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/98/2001-एमबीपीटी

मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए)

बनाम

आवेदक

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

प्रत्यर्शी

आदेश

(मार्च, 2002 के 21वें दिन पारित)

मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए) ने विदेशी और तटीय जलयानों पर मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा वसूल किए गए लाइटर शुल्कों के संबंध में अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है।

1.2. एमएनएसए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) एमबीपीटी विदेशगामी और तटीय जलयानों पर क्रमशः 8 अमेरिकी सेंट प्रति जीआरटी प्रति दिन और तटीय जलयानों पर 2.50 रुपए प्रति जीआरटी प्रति दिन अथवा उसके भाग की दर से लाइटर शुल्क वसूल कर रहा है।
- (ii) लाइटर प्रचालन बाजरी के लिए व्यवस्था/अदायगी करके कार्गो के हित में किए जाते हैं। परंतु पत्तन लाइटर शुल्क के बजरी का औचित्य सिद्ध करने के लिए पोत स्वामियों को कोई सेवा प्रदान नहीं करता।

- (iii) वहाँ कोई पृथक लाइटर स्थान नहीं है और जहाज उन्हीं जगहों पर ठहराए जाते हैं जहाँ वे बर्थ की प्रतीक्षा के समय सामान्यतः ठहरते हैं। सामान्य लंगरगाह प्रभार 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के पश्चात् एक अमेरिकी सेंट प्रति जीआरटी प्रति दिन हैं।
- (iv) लाइटर शुल्क प्रति कैलेंडर दिवस के आधार पर वसूल किए जाते हैं न कि 24 घंटे के आधार पर। बाजरो के उपलब्ध न होने पर, लाइटर प्रचालन प्रायः पहले दिन देर शाम से लेकर अगले दिन उषाकाल के बीच किए जाते हैं।
- (v) जलयानों द्वारा लाइटर प्रचालन की अवधि के लिए पत्तन द्वारा कोई आधिकारिक प्रलेखन अथवा पर्यवेक्षण नहीं किया जाता है। इसलिए, पत्तन के लिए यह प्रमाणित करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है कि भुगतान किए गए प्रभार इसकी दरों के मान के अनुसार हैं अथवा नहीं। इससे पत्तन अधिकारियों की स्वेच्छाचारिता/अनाचार को बढ़ावा मिल सकता है जोकि वांछनीय नहीं है।
- (vi) लाइटर और पोत-लदाई की आवश्यकता पूर्णतः उस पोतवणिक/परेषिती (कार्गो के हित में) को होती है और जलयान स्वामियों को यह प्रभार अदा करना होता है। लगभग ये सभी कार्गो 'फ्री ऑउट' आधार पर उतारे जा रहे हैं और सभी कार्गो प्रचालन पोतवणिकों/प्राप्तकर्ताओं द्वारा समन्वित और कार्यान्वित किए जाते हैं।
- (vii) उल्लिखित कारणों के मद्देनज़र लाइटर प्रभार रद्द किए जा सकते हैं। लाइनें पत्तन को जलयान के पूर्ण ठहराव के लिए सामान्य लंगरगाह देय अदा करने की इच्छुक हैं।

2. एमएएनएसए का अम्मावेदन एमबीपीटी और संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं को भी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

#### मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) यह सच है कि एमबीपीटी लंगरगाहों की मंझधार में कार्गो उतारने और प्राप्त करने वाले जलयानों से विदेशी और तटीय जलयान पर क्रमशः 8 अमेरिकी सेंट प्रति जीआरटी प्रति दिन और 2.50 रुपए प्रति जीआरटी प्रति दिन अथवा उसके हिस्से की दर से लाइटर शुल्क वसूल कर रहा है।
- (ii) लाइटर शुल्क केवल उन्हीं जलयानों से वसूल किए जाते हैं जो उतराई कार्य मंझधार में करते हैं और कार्गो को अन्य लघु पत्तनों से ले जाया जाता है। उन जलयानों के मामले में जो बाद में एमबीपीटी गोदियों में उतराई के लिए कार्गो को बाजरो/नौकाओं में उतारते हैं, लाइटर शुल्क वसूल नहीं किए जाते।

- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने से प्रभावी अपने दिनांक 27 अक्तूबर, 1998 के आदेश द्वारा मंझधार में लाइटर प्रचालन की लेवी सहित दरों के मान को अनुमोदित किया और उसे 30 दिसंबर, 1998 से प्रभावी बनाया है।
- (iv) एमएएनएसए का यह तर्क सही नहीं है कि पत्तन लाइटर प्रभारों का औचित्य सिद्ध करने के लिए पोत स्वामियों को कोई सेवा प्रदान नहीं करता। लाइटर प्रचालन में एमबीपीटी के जल के माध्यम से जलयानों की सुरक्षित और निर्बाध यात्रा सुनिश्चित करने के लिए जलयानों के संचलन पर मानीटरन एवं नियंत्रण शामिल है। एमबीपीटी घाट गश्त नौपरिवहन सेवा जैसे दीपस्तंभ, सिग्नल स्टेशन, प्लव संकेत-दीप, सीमांत स्तंभ और हल्के जलयानों आदि की सुविधाएँ प्रदान करता है।

पत्तन सीमाओं और पत्तन पहुंच मार्गों में चलने वाले सभी जलयान 30 करोड़ रुपए के व्यय से लगाई गई यातायात प्रबंधन प्रणाली (बीटीएमएस) द्वारा प्रदान की गई सेवाओं का अनिवार्यतः उपयोग करते हैं।

- (v) यह सच है कि बर्थ की प्रतीक्षा अथवा कार्गो प्रचालन से भिन्न अन्य कारणों से ठहरने वाले जलयानों से लंगरगाह प्रभार 3 दिन की निःशुल्क अवधि के पश्चात एक अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति दिन की दर से वसूल किए जाते हैं। दरों के मान में यह उपबंध है कि लाइटर प्रचालन में कार्यगत कार्गो की अवधि के लिए जलयानों से कोई लंगरगाह प्रभार वसूल नहीं किए जाते और लाइटर शुल्क वसूल किए जाएंगे। लंगरगाह प्रभार उस अवधि के लिए वसूल किए जाते हैं जब जलयान मंझधार में कार्गो उतराई/प्राप्ति नहीं करता। लंगरगाह प्रभार केवल निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात ही वसूल किए जाते हैं।
- (vi) लाइटर शुल्क प्रति 'केलेंडर दिवस' के आधार पर वसूल किए जाते हैं न कि घंटे के आधार पर। चूंकि लाइटर शुल्क और लंगरगाह शुल्क समान रूप से प्रभार्य होते हैं इसलिए 'केलेंडर दिवस' के उपबंध को दोनों अधिसूचियों के अधीन संयुक्त रूप से परिभाषित किया गया है।
- (vii) एमबीपीटी अधिकारियों द्वारा लाइटर प्रचालन के लिए विशेष पर्यवेक्षण हेतु अभी तक कोई प्रावधान नहीं है। इसके शुरू करने के समय से एमबीपीटी को लाइटर शुल्कों की वसूली के संबंध में कोई मध्यस्थता/विवाद प्राप्त नहीं हुआ है। यदि एमबीपीटी अधिकारियों द्वारा पर्यवेक्षण को लागू किया जाता है तो स्टॉफ सदस्यों और अधिकारियों के अतिरिक्त पद सृजित करने पड़ेंगे तथा मंझधार में लाइटर प्रचालन की अवधि के दौरान तट से जहाज और जहाज से जहाज तक स्टाफ के परिवहन के लिए अलग परिवहन व्यवस्था करनी पड़ेगी। इसे सेवाओं की लागत में जोड़ना आवश्यक हो जाएगा।
- (viii) वर्ष 1994 से लाइटर प्रचालन के लिए विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं से लाइटर शुल्क वसूल किए जाते हैं। ये प्रभार दरों के मान में शामिल किए गए थे।

#### **बम्बई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)**

- (i) ऐसा कोई कारण नहीं है कि लाइटर प्रभार पत्तन प्राधिकारियों द्वारा वसूल नहीं किए जाएं। परंतु वेय प्रभारों के संबंध में तथा पत्तन अधिकारियों द्वारा अनाचार अथवा विवेकाधिकार शक्तियों के दुरुपयोग को रोकने के लिए सही प्रशासन और जवाबदेही होना आवश्यक है। यह बयान गलत और सच्चाई से परे है कि लाइटर और यानान्तरण की आवश्यकता सिर्फ पोतवणिकों/परेषिती के बीच है और जलयान स्वामियों से उनका कोई लेना-देना नहीं है।
- (ii) लाइनें और जलयान स्वामी कार्गो वहन करते हैं जिसके लिए एक पत्तन से दूसरे पत्तन पर कार्गो की आवाजाही के लिए समुद्र माल-माड़ा वसूल किया जाता है जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि कार्गो पारगमन के दौरान सुरक्षित है और अभिरक्षा में है तथा कार्गो उतराई पत्तनों पर ठीक प्रकार से उतर जाएगा। कार्गो फ्री-आउट आधार पर उतरा जा रहा है। यह माना जाता है कि उक्त लाइटर प्रभार समुद्र मालमाड़े का हिस्सा हैं; इस प्रकार यदि जलयान स्वामियों का इरादा कार्गो को लाइटरों पर स्थानांतरित करने का होता है तो यह जलयान सुविधा के लिए किया जाता है और पोतवणिकों अथवा परेषिती द्वारा इच्छित कोई वरीयता के कारण नहीं।

- (iii) उपर्युक्त के मद्देनजर, जलयान का लाइटर सिर्फ जहाज की सुविधा के लिए किया जा रहा है इसलिए हमें एनएएनएसए द्वारा जो जलयान स्वामियों के एजेंट हैं, अनुरोध प्रेषित करने का कोई कारण दिखाई नहीं देता। इस पर विचार-विमर्श करने की आवश्यकता है।

### **मुम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)**

बीसीसीआई द्वारा दी गई टिप्पणियाँ सरकार द्वारा अधिशेषित 'लाइट शुल्कों' से संबंधित हैं न कि एमबीपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले शुल्कों से। चूंकि इसकी टिप्पणियाँ एनएएनएसए द्वारा उठाए गए मुद्दों के संबंध में प्रासंगिक नहीं हैं अतः इस मामले में उन पर विचार नहीं किया गया।

3. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 24 दिसम्बर, 2001 को मुम्बई में एमबीपीटी परिसर में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित तर्क दिए गए थे :-

### **मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन**

- (i) प्रभार का औचित्य सिद्ध करने के लिए कौन-सी सेवा है? उनके द्वारा उद्धृत सेवाएँ पत्तन शुल्कों में पूर्णतः शामिल हैं।
- (ii) बर्थ किराये के लिए उन्होंने एक आधार अपनाया है : 50% 'प्रति दिन' आदि, परंतु लाइटर के लिए उन्होंने भिन्न आधार अपनाया है।
- (iii) सम्पूर्ण प्रचालन कार्यों के हितों में किया जाता है। लाइटर स्थल भी उनके द्वारा चुना जाता है। फिर जलयान लागत का वहन क्यों करें?
- (iv) लाइटर लंगरगाहों अथवा मार्गों अथवा बाहर (भी) किया जा सकता है। केवल मानसून में, जब समुद्र बहुत क्षुब्ध होता है, जलयान को अन्दर लाया जाता है। इसलिए, वहां सामान्यतः जलयान के किनारे आने की संभावना नहीं होती।
- (v) स्वामी द्वारा दिए गए प्रमाणपत्र की स्वीकृति के पीछे के ब्योरो का पत्तन सत्यापन नहीं कर सकता। क्या यह मान्य व्यवस्था है? इसमें हेरा-फेरी की काफी संभावनाएँ रहती हैं।
- (vi) यदि एमबीपीटी गहरे बंदरगाह स्थल उपलब्ध करा सकता है तो ये लाइटर जलयान पत्तन के अन्दर आ जाएंगे। बाहरी मार्गों पर प्रचालन की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। एमबीपीटी को पत्तन शुल्कों, पाइलट-शुल्क आदि से बहुत आमदनी होगी।
- (vii) आईएलएल मामले में, कार्यों पर प्रभार प्रति 'टन' आधार पर था। यहाँ उन्होंने 'जीआरटी आधार' शुरू किया है। इसलिए जलयानों को भुगतान करना होता है (वास्तव में पोतवणिकों को क्या भुगतान करना होगा।)
- (viii) लदान पत्र स्वामी के प्रमाणपत्र से भिन्न होता है। स्वामी का प्रमाणपत्र विधिक दस्तावेज नहीं होता। उसमें हेरा-फेरी की काफी संभावना रहती है। जीआरटी के संबंध में नियत स्लेब दर बेहतर रहती है इससे विषयनिष्ठता नहीं रहती।

### **मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)**

- (i) हमारे अपने बर्थ खाली हैं। हम लाइटर प्रचालनों को प्रोत्साहित क्यों करेंगे?
- (ii) जहाँ तक कैलेंडर दिवस अथवा 24 घंटे यूनिट का संबंध है, हम यहाँ भी बर्थ किराया पद्धति को अपनाएंगे। हम इसे जनवरी, 2002 के मध्य में उल्लिखित सामान्य संशोधन प्रस्तावों में सरल और कारगर बनाएंगे।
- (iii) उसके आगे सिद्धांत को स्वीकार करने के लिए हमें अपने बोर्ड की अनुमति लेनी होगी।
- (iv) हमारा यानान्तरण कार्यों पर कोई नियंत्रण नहीं है। पोतवणिक सभी प्रचालन कर सकते हैं। परंतु जलयानों को अनुमति लेनी होगी। इसलिए जलयानों को भुगतान अवश्य करना होगा।
- (v) स्वामी का प्रमाणपत्र एक विधिक दस्तावेज है। एनएएनएसए इसे अलग कैसे कर सकता है।

4. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) वर्तमान दरों के मान (मुम्बई पत्तन पाइलटैज, टग सहायता, नौकर्षण मूरिंग और अन्य सेवा शुल्क आदेश, 1998) कार्गो के लिए ठहराए गए मदर जलयानों/मंझधार में स्थान अधिग्रहण पर लाइटर शुल्कों की वसूली का उपबंध शामिल है। उक्त दरों के मान इस प्राधिकरण द्वारा अक्तूबर, 1998 में अनुमोदित किए गए थे। ऐसी स्थिति में, यह नहीं कहा जा सकता कि यह प्रशुल्क मद एमबीपीटी द्वारा स्वेच्छापूर्वक अथवा बिना विधिक मान्यता के वसूल की जाती है। अब विचाराधीन प्रश्न इस प्रशुल्क मद को जारी रखने से संबंधित है।
- (ii) उल्लेखनीय है कि जलयानों पर प्रभार वसूल करने की प्रणाली, जो लंगरगाहों पर लागू होती है, एमबीपीटी के लिए बहुत अच्छी नहीं है परंतु कई अन्य महापत्तनों में यही प्रचलित है।
- (iii) यह तर्क दिया जा सकता है कि जलयान लंगरगाह पर क्षेत्र के अधिग्रहण के लिए लंगरगाह शुल्क अदा करता है तो यह अधिक लाइटर शुल्क क्यों अदा करे, जब वह उसी क्षेत्र का अधिग्रहण बनाए रखता परंतु केवल कार्गो का ही प्रचालन करता है।  
यह स्पष्ट किया जाता है कि लंगरगाह शुल्क उस अवधि के दौरान वसूल किए जाते हैं जब जलयान कार्गो प्रचालन कार्गो होता। लाइटर शुल्क केवल उसी अवधि के लिए वसूल किए जाते हैं जब जलयान लंगरगाह पर कार्य करता है। ऐसी स्थिति में, एक ही समयावधि के लिए प्रभारों की दुगुनी वसूली नहीं की जा सकती।  
यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन के अन्दर अथवा पत्तन मार्गों में लंगरगाहों का सामान्यतः उद्देश्य जलयानों की प्रतीक्षा करना है। कार्गो प्रचालन निर्दिष्ट बर्थों/जैटियों पर किए जाते हैं। कुछ कारणों से, यदि मंझधार यानान्तरण किया जाता है तो पत्तन को राजस्व का नुकसान होता है क्योंकि लंगरगाह शुल्क सामान्य बर्थ किराया प्रभारों से बहुत कम हैं। लाइटर प्रचालन करने के लिए ड्रॉफ्ट प्रतिबंध जैसे कुछ अकाट्य कारणों पर विचार किए बिना, इस तथ्य की उपेक्षा नहीं की जा सकती कि जलयान जब लंगरगाह पर कार्गो उतारता है तो यह वाणिज्यिक गतिविधि होती है। परिणामस्वरूप, इसे सामान्य-कार्यशून्यता के लिए निर्धारित शुल्कों की उपेक्षा अधिक दर का भुगतान करना होता है।
- (iv) जैसा कि एमबीपीटी ने उल्लेख किया है, एमबीपीटी के डॉकों/पियरों में प्रवेश करने के लिए ड्राफ्ट को कम करने के लिए मंझधार में कार्गो उतराई करने वाले जलयानों से लाइटर शुल्क वसूल नहीं किए जाते। इसका अर्थ यह है कि केवल उन मामलों में ही यह प्रभार वसूल किया जाता है जब कार्गो के ऐसे लाइटर प्रचालन अन्य पत्तनों के लिए हों। पत्तन न्यास से यह अपेक्षा करना अनुचित होगा कि वह जलयानों द्वारा अन्य पत्तनों के लिए कार्गो लाने की अपनी सुविधाएँ निःशुल्क प्रदान करेगा।
- (v) एमएनएसए द्वारा उठाया गया दूसरा मुद्दा यह है कि कार्गो अथवा जलयान हितों को यह प्रभार वहन करना होगा अथवा नहीं। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि जलयान लंगरगाह में वाणिज्यिक गतिविधि में संलग्न है, इस प्रभार को कार्गो स्वामियों पर डालने का कोई कारण दिखाई नहीं देता। यह वाहक की जिम्मेदारी है कि वह सुपुर्दगी के सहमत स्थान पर सामान सुपुर्द करे और लंगरगाहों पर कार्गो उतारे, जलयान को केवल संविदात्मक दायित्व का निर्वाह करते देखा जा सकता है। यदि यह मान भी लिया जाए कि ऐसा प्रचालन परेषिती के अनुरोध पर होता है तो जलयान के अलावा कोई भी इस अनुरोध से सहमत नहीं होगा। बीसीएचएए ने बिल्कुल सही कहा है कि लाइटरों पर कार्गो का स्थानांतरण जलयान की सुविधा के लिए किया जाता है। यह बिल्कुल अप्रासंगिक है कि परिवहन संविदा एफआईओ शर्तों पर की गई है अथवा नहीं, क्योंकि जलयान को इस तथ्य के कारण मूलतः यह लाइटर प्रचालन करना होगा कि यह उस स्थान पर कार्गो प्रेषित करने के लिए पहले से ही सहमत है जहाँ यह पूर्णतः लदे होने की स्थिति में शायद प्रवेश न कर सके।
- (vi) एमबीपीटी की वर्तमान दरों के मान में लाइटर शुल्क और लंगरगाह प्रभार 'प्रति दिन' आधार पर निर्धारित हैं। बर्थ किराया प्रभारों की यूनिट में इस प्राधिकरण द्वारा किया गया परिवर्तन (अर्थात् 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे का आधार) लाइटर शुल्कों और लंगरगाह शुल्कों के मामलों में समान रूप से लागू होगा।

इस परिवर्तन को स्वीकार करते समय एमबीपीटी ने अनुरोध किया है कि प्रभार की यूनिट में परिवर्तन दरों के मान में अगले सामान्य संशोधन/पुनर्विचार के साथ लागू किया जाए। उसने हमें अलग-से यह भी सूचित किया कि दरों के मान में अगले सामान्य संशोधन का इसका प्रस्ताव निरूपण के अंतिम चरण में है। यह उल्लेखनीय

है कि प्रभार की यूनिट में परिवर्तन से पत्तन को निश्चित रूप से राजस्व संबंधी उलझनें होंगी; और प्रभार की यूनिट में परिवर्तन प्रभावी होने से पूर्व पत्तन को राजस्व समायोजन का अवसर दिया जाएगा। दरों के मान में अगले सामान्य संशोधन/ पुनर्विचार के समय यह समायोजन करना अधिक सार्थक हो सकता है। उस समय तक, यह प्राधिकरण प्रभार की वर्तमान यूनिट को जारी रखने की अनुमति देने को युक्तियुक्त मानता है। परंतु एमबीपीटी को लाइटर शुल्कों और लंगरगाह शुल्कों के प्रभार की यूनिट में किए जाने वाले परिवर्तनों को ध्यान में रखते हुए अगले सामान्य संशोधन/पुनर्विचार के लिए तदनुसार अपना प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया जाता है।

- (vii) एमएएनएसए ने लाइटर प्रचालन के नियमित प्रलेखन और पर्यवेक्षण में कमी के बारे में भी शिकायत की है। एमबीपीटी ने स्वीकार किया है कि लाइटर प्रचालन के लिए कोई विशेष पर्यवेक्षण नहीं किया जाता; और वह प्रभारों की वसूली के लिए जलयान के स्वामी द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्र को मानता है। इसने यह भी उल्लेख किया है कि इस कार्यप्रणाली से अभी तक किसी पत्तन अधिकारी की अनाचार/स्वेच्छाचारिता संबंधी कोई शिकायत नहीं आई है। प्रचालनों का पर्यवेक्षण पत्तन प्रबंधन का कार्य है जिसमें यह प्राधिकरण हस्तक्षेप नहीं कर सकता। इस स्थिति के बावजूद, यह प्राधिकरण एमबीपीटी को वर्तमान व्यवस्था पर पुनर्विचार करने और अपने अधिकारिक विवेकाधिकार का प्रयोग कर सही कार्य-प्रणाली स्थापित करने का सुझाव देता है जो संभावित राजस्व नुकसान को दूर कर दे और यदि पूरी तरह से समाप्त न किया जा सके तो उसे कम कर दे।

5.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण को लगता है कि एमबीपीटी द्वारा वसूल किए जा रहे लाइटर शुल्कों को रद्द करने के संबंध में एमएएनएसए के अभ्यावेदन में कोई दम नहीं है; और तदनुसार इसे खारिज किया जाता है।

5.2. एनएएनएसए के अभ्यावेदन को खारिज करने के बावजूद, लाइटर शुल्कों की यूनिट में परिवर्तन करने के इसके अनुरोध पर संबंधित दरों के मान में अगले सामान्य संशोधन/पुनर्विचार के समय विचार किया जाएगा। अतः एमएएनएसए को सुझाव दिया जाता है कि वह स्वयं इस बारे में एमबीपीटी के साथ बातचीत करे मले ही सामान्य संशोधन प्रस्ताव तैयार किए जा रहे हैं।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/2001/असा.]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 28th March, 2002

**No. TAMP/98/2001-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the representation of the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association for cancellation of lighterage dues levied by the Mumbai Port Trust as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**

Case No. TAMP/98/2001-MBPT

**The Mumbai and Nhava-Sheva Ship  
Agents' Association**

- - -

**Applicant****Vs****The Mumbai Port Trust (MBPT)**

- - -

**Respondent****ORDER**

(Passed on this 21st day of March 2002)

The Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA) has submitted a representation about Lighterage dues on foreign and coastal vessels levied by the Mumbai Port Trust (MBPT).

1.2. In its representation, the MANSA has made the following points:

- (i). The MBPT is charging lighterage dues at the rate of US Cents 8 per GRT per day and Rs.2.50 per GRT per day or part thereof on foreign-going and coastal vessels respectively.
- (ii). Lighterage operations are carried out by the cargo interest by arranging / paying for the barges. The Port does not provide any service to ship owners to justify the charge for a lighterage fee.
- (iii). There are no separate lighterage points and ships are anchored at the same positions where they usually anchor while awaiting berth. Normal anchorage charges are US Cent 1 per GRT per day after a 3 days free period.
- (iv). Lighterage dues are charged on a per calendar day basis and not on 24- hour basis. In case of non-availability of barges, the lighterage operations often take place between late evening on one day to early morning the next day.
- (v). There is no official documentation or supervision by the port for the period vessels carry out lighterage operations. It is, therefore, practically not possible for the Port to authenticate whether the charges paid are in accordance with its scale of rates. This can give rise to malpractice / arbitrariness of the port officials, which is not desirable.
- (vi). The requirement for lighterage and transshipment is entirely that of the shipper / consignee (cargo interest) and vessel owners are required to pay this charge. Almost all these cargoes are being discharged on 'free out' basis and all cargo operations are organised and carried out by the shippers / receivers.
- (vii). The lighterage charges may be cancelled in view of the reasons stated. Lines are willing to pay the port the normal anchorage dues for the entire stay of the vessel.

2. The representation of the MANSA was circulated to the MBPT and also to the concerned port users for comments. The comments received from them are summarised below:

**Mumbai Port Trust (MBPT)**

- (i). It is true that the MBPT is charging lighterage dues on foreign and coastal vessel respectively @ 8 US Cents per GRT per day and Rs. 2.50 per GRT per day or part thereof from the vessels discharging and receiving cargo in midstream at anchorages.

- (ii). Lighterage dues are recovered only from the vessels which carry out the discharge operation in stream and the cargo is taken to other minor ports. In the cases of vessels which discharge cargo into barges / boats for subsequent discharge at the MBPT docks, the lighterage dues are not levied.
- (iii). The TAMP approved the Scale of Rates inclusive of levy of lighterage operation in midstream by its Order dated 27 October 1998 and made it effective from 30 December 1998.
- (iv). The contention of MANSA that the port does not provide any services to the ship owners to justify the charges for lighterage fee is not true. Lighterage operation involves the utilisation of a services in relation to monitoring and control of the movement of the vessels to ensure the safe and unhindered passage of vessels through the water of the MBPT. The MBPT provides facilities like harbour patrolling navigational aids such as lighthouses, signal stations, buoys beacons, boundary pillars and light vessels, etc. All the vessels traversing in the port limits as well as port approaches necessarily utilise the services rendered by Vessel Traffic Management Systems (VTMS) installed at an expenditure of Rs.30 crores.
- (v). It is true that Anchorage Charges at 1 US Dollar per GRT per day after 3 days free period is levied for vessels at anchorages for awaiting berth or reasons other than cargo operations. The Scale of Rates provides that for the period of working cargo in lighterage operation no anchorage charges are recovered from the vessels and lighterage dues be collected. Anchorage charges are recovered for the period when the vessel is not discharging / receiving the cargo in stream. Anchorage charges are recovered only after expiry of free period.
- (vi). The lighterage dues are charged on a per calendar day basis and not on hourly basis. Since lighterage dues and anchorage fee are recoverable proportionally the provision of 'calendar day' is defined common under both the schedules.
- (vii). No provision for special supervision by the MBPT officials for lighterage operation has been made till now. Since its introduction no arbitration / dispute has been received by the MBPT towards the levy of lighterage dues. If supervision by the MBPT officials is to be implemented additional posts of staff members and officers have to be created with separate transport arrangements for shore to ship and ship to ship transportation of staff during the period of lighterage operation in the stream. This will necessarily add to the cost of services.
- (viii). Since 1994, the lighterage dues are recovered from the various port users for carrying out lighterage operation. The charges were included in the Scale of Rates.

**Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

- (i). There is no reason to why the Lighterage charges should not be collected by the Port Authorities. There must, however, be proper administration and accountability with regard to the charges payable and to prevent malpractice or misuse of discretionary powers by port officials. The statement that the requirement of lighterage and transshipment is solely between the Shippers / Consignee and has nothing to do with vessel owners is incorrect and far from the truth.
- (ii). The Lines and the vessel owners carry the cargo, for which sea freight is recovered for movement of cargo from Port to Port so as to ensure that cargo is protected and safeguarded during transit and the same is properly discharged at the discharge Ports. The cargoes are being discharged on free



out basis. It is presumed that the said lighterage charges are part of the sea freight; hence if vessel owners intend to transfer the cargo at the lighterages, it is being undertaken for the vessel convenience and not due to any preference sought by the Shippers or Consignee.

- (iii). In view of the above, we do not find any reason for the request forwarded by the MANSA, who are agents of vessel owners, that need consideration, since Lighterage of the vessel being done for ship convenience solely.

#### **Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI)**

The comments given by the BCCI relate to 'light dues' imposed by the Government; and, not about the fee in reference levied by the MBPT. Since its comments are not relevant to the issues agitated by the MANSA, they are not considered in this case.

3. A joint hearing in this case was held on 24 December 2001 at the MBPT premises in Mumbai. At the joint hearing, the following arguments were made:

#### **Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association**

- (i). Where is the service to justify the charge? The services they cite are all covered by Port Dues.
- (ii). For berth hire they go on one basis : 50%, 'per day', etc; but, for lighterage they go on a different basis.
- (iii). The entire operation is done by cargo interests. Lighterage point is also chosen by them. Why shall vessels bear the cost?
- (iv). Lighterage can be done at anchorage, or in the approaches, or (even) outside. Only in monsoons, when the sea gets rough, the vessel has to come in. Normally, therefore, the possibility of the vessel coming alongside is not there.
- (v). Port cannot verify the details behind acceptance of the certificate given by the Master. Is this an acceptable arrangement? There is plenty of scope for manipulation.
- (vi). If the MBPT can provide deeper anchorage points, these lighterage vessels will come into the Port. No need to operate at the outer roads. The MBPT will earn more through Port Dues, Pilotage, etc.
- (vii). In the ILL case, charge was on cargo on a 'per tonne' basis. Here they have introduced on 'GRT basis'. That is why vessels are required to pay (what really the shippers must pay).
- (viii). Bill of Lading is different from a Master's certificate. The latter is not a legal document. There is a scope for manipulation. It is better to have fixed slab rates with respect to GRT so that there is no subjectivity.

#### **Mumbai Port Trust**

- (i). Our berths are empty. Why should we encourage lighterage operations?
- (ii). As regards Calendar Day or 24-hour unit, we will adopt the berth hire logic here also. We will streamline this in the General Revision proposals slated for mid-January 2002.
- (iii). Conceding the principle ahead of that will require our Board's permission.

- (iv). We have no control over the transshipment cargo. Shipper may do all the operations. But, the vessel asks for the permission. So, the vessels must pay.
- (v). Certificate of a Master of the vessel is a legal document. How can MANSA delink it?

4. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (Port of Mumbai Pilotage, Tug Assistance, Towage Mooring and Other services Fee Order, 1998) contains a provision to levy lighterage dues on mother vessels anchored / occupying a place in stream for working cargo. The said Scale of Rates was approved by this Authority in October 1998. That being so, this tariff item cannot be said to be levied by the MBPT arbitrarily or without legal backing. The question now under consideration is about continuance of this tariff item.
- (ii). It is noteworthy that the system of levying charges on vessels which work at anchorages is not unique to the MBPT but is in vogue at many other major ports.
- (iii). One can argue that a vessel at anchorage pays anchorage fees for occupation of space; why should it be made to pay higher lighterage dues when it continues to occupy the same space but only carries out cargo operation.

It is to be clarified that anchorage fees are levied during the period vessel is not working cargo. Lighterage dues are levied only for the period vessel works at anchorage. That being so, there is no double recovery of charges for the same period of time.

It is to be recognised that anchorages inside the port or port approaches are generally meant for vessels to wait. Cargo operation is expected to be carried out at the designated berths / jetties. For some reasons, if mid-stream transshipment takes place, a port stands to lose revenue since anchorage fees are far too less than normal berth hire charges. Irrespective of certain compelling reasons like draft restriction, etc. for carrying out lighterage operation, the fact cannot be ignored that a vessel while lighteraging cargo at anchorage carries out a commercial activity. Consequently, it has to pay at a rate higher than the fees prescribed for normal idling.

- (iv). As has been pointed out by the MBPT, lighterage dues are not levied from vessels engaged in midstream discharge for reducing the draft to enable its entry into the Docks / Piers of the MBPT. This means, this charge is levied only in the cases of such lighterage operation of cargo meant for other ports. It will be unreasonable to expect a Port Trust to allow free of charge its facilities to be used by vessels bringing cargo for other ports.
- (v). The other issue raised by the MANSA is about whether the cargo or vessels interests have to bear this charge. There appears no reason to shift the incidence of this charge to cargo owners bearing in mind the fact that the vessel is engaged in a commercial activity at the anchorage. It is the carrier's responsibility to deliver goods at the agreed place of delivery and in discharging cargo at anchorages, the vessel can only be seen to discharge its contractual obligation. Even if it is presumed that such operation takes place at the request of the consignee, no one else other than the vessel has agreed with such request. As has rightly been pointed out by the BCHAA, transfer of cargo at the lighterages is undertaken for the vessel's convenience. Whether contract of carriage is on FIO terms or not is irrelevant since the vessel has to do this lighterage operation primarily due to the fact that it has agreed

beforehand to deliver cargo at a place where it cannot perhaps enter in a fully loaded condition.

- (vi). The existing Scale of Rates of the MBPT prescribes lighterage dues and anchorage charges on a 'per day' basis. The change effected by this Authority in unit of berth hire charges (i.e. reduction from 24-hour basis to 8-hour basis) will equally apply in the cases of lighterage dues and anchorage fees.

While accepting such conversion, the MBPT has requested that the change in the unit of charge may be introduced alongwith the next general revision/ review of the Scale of Rates. It has also separately informed us that its proposal for the next general revision of the Scale of Rates is under final stages of formulation. It is to be recognised that a change in the unit of charge will definitely have revenue implications to the Port; and, an opportunity of revenue adjustment is to be provided to the Port before effecting changes in the unit of charge. This adjustment can be more meaningfully carried out at the time of the next general review / revision of Scale of Rates. Till such time, this Authority finds it reasonable to allow the existing unit of charge to continue. The MBPT is, however, advised to formulate its proposal for the next general review / revision accordingly taking into account the changes to be introduced in the unit of charge of lighterage dues and anchorage fees.

- (vii). The MANSA has also complained about the lack of proper documentation and supervision of lighterage operation. The MBPT has admitted that no special supervision is maintained for lighterage operation; and, it goes by the certificate issued by the Master of the vessel to levy the charges. It has also pointed out that this system of working has not caused any complains so far about malpractice / arbitrariness by any port official. Supervision of operations is a Port management function in which this Authority does not like to interfere. Notwithstanding this position, this Authority likes to advise the MBPT to review the existing arrangement and instal proper mechanism which will pluck possible revenue leakages and also minimise, if not completely eliminate, exercise of discretion by its officials.

5.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority finds that the representation of the MANSA for cancellation of lighterage dues levied by the MBPT does not have force; and, accordingly, it is rejected

5.2. Notwithstanding the rejection of the representation of the MANSA, its request of change in the unit of levying lighterage dues will be considered at the time of the next general review / revision of the concerned Scale of Rates. The MANSA will, therefore, be well advised to canvas this issue with the MBPT even as the general revision proposals are being formulated.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT-III/IV/143/2002/Ext.]

